
Patrick O’Flanagan, *Port cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*

Ashgate Publishing Ltd, Aldershot, 2008

Alexandre Fernandez



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bulletinhispanique/1281>

DOI : 10.4000/bulletinhispanique.1281

ISSN : 1775-3821

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2010

Pagination : 833-836

ISBN : 978-2-86781-709-0

ISSN : 0007-4640

Référence électronique

Alexandre Fernandez, « Patrick O’Flanagan, *Port cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900* », *Bulletin hispanique* [En ligne], 112-2 | 2010, mis en ligne le 19 janvier 2013, consulté le 22 septembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/bulletinhispanique/1281> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bulletinhispanique.1281>

COMPTES RENDUS

Patrick O’Flanagan, *Port cities of Atlantic Iberia*, c. 1500-1900. – Aldershot, Ashgate Publishing Ltd, 2008, 334 p., 16 planches coul. – ISBN 978-0-7546-6109-2.

Patrick O’Flanagan, enseignant à l’Université de Cork et dont les recherches de première main ont porté notamment sur les ports irlandais et galiciens, nous présente ici une ambitieuse synthèse sur l’ensemble des ports atlantiques ibériques de la fin du Moyen âge au premier temps de l’industrialisation. Même si l’on peut, comme toujours en pareil cas, regretter quelques erreurs (notamment des fautes – typographiques ? – sur quelques noms de lieu ou de personnes), des distractions (comme celle qui lui a fait confondre Christian Huetz de Lempz auteur d’une thèse sur le commerce bordelais à l’époque de Louis XIV avec son frère Alain, spécialiste reconnu du vignoble espagnol), quelques omissions sur les thèmes et les places que l’on maîtrise le moins mal, l’abondante bibliographie, mise à jour en 2002, témoigne de l’effort de mise au point sur l’ensemble des places ici considérées et rendra de très utiles services. Le volume est, en outre, doté d’un index très pratique et particulièrement bienvenu.

Ce qui surprend le plus le lecteur c’est la structure même du livre. Après l’introduction incluse dans une première partie comprenant deux chapitres généraux, les deuxième et troisième partie présentent en fait un catalogue des ports, de Séville à Bilbao. Chaque port (ou ensemble de ports, comme dans le cas des ports des Canaries ou des Açores) a ainsi droit à un chapitre selon un ordre qui demeure essentiellement géographique – même si l’histoire y trouve d’une certaine manière son compte puisque, par exemple, la prospérité sévillane du XVI^e siècle est bien entendu antérieure à l’essor de Bilbao au XIX^e siècle...

Bulletin Hispanique, Tome 112, n° 2 - décembre 2010 - p. 833 à 864.

Dans une substantielle introduction, le géographe de formation et de profession qu'est Patrick O'Flanagan s'attache à définir la *cité portuaire* – l'exemple type en serait Séville, où les activités portuaires sont enchâssées, voire « submergées », dans un système urbain complexe – et à la distinguer de la *ville-port*, dont le meilleur exemple à l'époque moderne serait Santander. Malgré cette typologie fonctionnelle, l'auteur pose qu'il existe des traits communs qui permettent d'identifier une catégorie urbaine distinctive des villes de l'intérieur par ses équipements, la structure sociale de sa population, la nature et les modalités des échanges avec les autres entités urbaines ou étatiques.

Les deux premiers chapitres sont intitulés « *Iberian Urban Contexts* » et « *Formation and Geography of the Atlantic and Transatlantic Economics* ». Autrement dit, après un chapitre retraçant les apports de l'histoire urbaine, particulièrement dynamique en Espagne au demeurant, l'auteur nous présente quelques débats et résultats de la recherche en histoire économique. Or, précisément, ces deux chapitres « de présentation », qui juxtaposent davantage qu'ils n'articulent les apports des travaux de ces dernières décennies, laissent quelque peu le lecteur sur sa faim. On a là davantage une recension bibliographique, au mieux une présentation de l'état de l'historiographie, qu'un véritable essai historique sur cette très importante question de l'économie atlantique des empires ibériques. Sans doute, à l'occasion, l'auteur discute-t-il certaines notions ou concepts en vogue. Ainsi, les pages du chapitre II sur le « système atlantique », où il affirme que ce dernier ne serait au fond qu'un « assemblage de systèmes », chacun en opposition avec l'autre et tous ensemble (c'est-à-dire respectivement les systèmes hollandais, anglais et français) contre les systèmes portugais et espagnols, soulèvent des objections intéressantes face à certain courant interprétatif contemporain de l'*Atlantic History*, telle qu'elle s'exprime dans les universités d'Amérique du Nord. Mais encore eût-il fallu pousser la discussion plus avant, mobiliser précisément certains des apports et des méthodes de la géographie historique qui est la discipline de Patrick O'Flanagan, au service d'une argumentation globale, d'une véritable thèse. Au lieu de quoi l'auteur referme ces chapitres introductifs et entreprend une sorte de revue des places portuaires atlantiques du sud au nord de la péninsule.

Sans doute, la deuxième partie est-elle dotée d'un titre signalant un schéma interprétatif ferme : « *The monopoly : Seville, Cadiz and the Andalusí Port Complex* ». Or, si l'intérêt de la vaste collation de l'état des savoirs ne saurait être mise en doute, si l'analyse fonctionnelle que privilégie l'auteur, bien illustrée au demeurant par de nombreuses cartes urbaines, permet, assurément, de rendre compte de bien des évolutions, par exemple du déclin

des places andalouses par rapport à Lisbonne au XIX^e siècle, et si l'on veut bien admettre que les ports des archipels s'insèrent d'une certaine manière dans un « complexe andalou », on reste perplexe sur l'insertion sous cet intitulé du chapitre consacré à cette dernière cité.

Plus étrange encore, le septième chapitre « Castile and the Atlantic ». Entendons-nous bien, ce qui surprend, ce n'est pas la teneur des analyses de l'auteur : ainsi, la discussion des travaux de David Ringrose, notamment la tendance de ce dernier à identifier réseau urbain et système urbain est assez convaincante (p. 175 sq), de même que la critique de la chronologie et de l'évaluation de Henry Kamen sur le déclin castillan – en l'occurrence la capacité des places de Medina del Campo, de Burgos et de Ségovie à organiser le commerce atlantique. O'Flanagan reprend en outre l'idée, exprimée depuis longtemps déjà, que l'érection de Madrid comme capitale de l'Empire a rompu les relations de la Castille (« *short-circuiting* », p. 187) avec l'Europe atlantique. Ce qui est discutable c'est le « volume » relatif consacré à cette très importante question (à peine deux ou trois pages) et le « moment » où, dans l'économie générale du livre, O'Flanagan choisit de nous parler de la Castille et de Madrid. Là encore le tropisme géographique qui sert de fil conducteur à l'exposé a empêché, nous semble-t-il, que les dynamiques majeures soient mises en avant plus nettement. Sans doute, comme il ne s'agit pas de ports, l'auteur a-t-il eu scrupule à accorder trop d'importance à ces villes de Castille. On veut bien en convenir. Mais, en tout état de cause, ces pages sur ce qui est le cœur de la monarchie des Habsbourg et de l'Empire viennent trop tard et, du point de vue qui est précisément celui que l'auteur veut mettre en exergue dans cette partie qui titre sur le monopole colonial comme regroupement argumentatif, elles sont insuffisantes.

On sera d'ailleurs bien plus mesuré que l'auteur sur l'appréciation, négative, du monopole. Patrick O'Flanagan déplore par exemple qu'à Cadix au XVIII^e siècle, comme à Séville auparavant, il n'y eut pas de système bancaire à la hauteur des trafics commerciaux. C'est incontestable, mais peut-on rendre le système monopoliste seul responsable de cette carence structurelle ibérique jusque au XX^e siècle bien avancé ? L'idée selon laquelle l'économie de monopole aurait été plus forte dans les empires espagnol et portugais qu'ailleurs est à nuancer. C'est en effet, d'une part, oublier la force de la contrebande par exemple, d'autre part, et surtout, minimiser les situations, voire les systèmes intégraux de monopoles érigés par les autres puissances jusqu'à la fin du XVIII^e siècle également. On est surpris, parallèlement, du peu de cas fait au traité de Methuen (1703), évoqué à trois reprises seulement, lorsque l'on sait combien il a pesé sur l'histoire économique du

Portugal et de son empire (et dans quelle mesure ses dispositifs et sa pratique ont pu servir l'élaboration de la théorie des avantages comparatifs de David Ricardo un siècle plus tard).

Que dire de la troisième partie traitant tout à tour de Porto, de La Corogne, Santander et Bilbao et intitulée « *A second tier of ports* » ? Comment interpréter le manque de caractère du titre sinon comme signe de la difficulté qu'il y a eu à prendre la mesure des dynamiques comparées en des temps, la fin du XVIII^e siècle et surtout le XIX^e siècle un peu délaissés par l'auteur. L'étude descriptive de Porto est assez classique, celle de la Corogne est plus fouillée et l'essai d'interprétation de l'articulation entre libre commerce et mutations de la morphologie urbaine (p. 222 sq) un des moments forts d'un ouvrage décidément très convaincant dans sa dimension de géographie historique urbaine, davantage sans doute que dans ses analyses d'histoire économique atlantique.

En somme, le livre de Patrick O'Flanagan est davantage un manuel, ou plutôt un précis pour étudiants avancés, qu'un véritable essai de synthèse. L'approche fonctionnaliste des phénomènes et des situations n'empêche nullement que ce bel ouvrage, de lecture agréable au demeurant, rendra bien des services à ses lecteurs qui pourront y puiser nombre d'informations fort utiles sur les cités de l'Ibérie atlantique.

Alexandre FERNANDEZ

Michel Boeglin, *Entre la Cruz y el Corán: Los moriscos en Sevilla (1570-1613)*. – Sevilla, Ayuntamiento, Instituto de la Cultura y las Artes, 2010.

Michel Boeglin, maître de conférences à l'Université de Montpellier-III où il enseigne la civilisation et la littérature espagnoles du Siècle d'Or, vient de publier à Séville une monographie sur la communauté morisque de la ville espagnole la plus peuplée à la fin du XVI^e siècle avec ses 130 000 âmes. Il comble ainsi un vide bibliographique car aucun livre n'avait été exclusivement consacré à cette minorité, si l'on excepte le très récent ouvrage des chercheurs sévillans Manuel Francisco Fernández Chaves et Rafael Pérez García, *En los márgenes de la Ciudad de Dios. Moriscos en Sevilla*¹. Ce vide

1. Ces deux chercheurs ont mis à profit les protocoles notariés ainsi que les archives paroissiales, consacrant ainsi une bonne partie de leur étude à l'étude des esclaves morisques. Manuel Fernández Chaves, Rafael Pérez García, *En los márgenes de la ciudad de Dios: moriscos en Sevilla*, Valencia, Publicacions de la Universitat de València, Biblioteca de estudios moriscos n° 6, 2009, 532 p.